

Expertise de Bruno Cordier sur les aides publiques aux services d'autocars SLO : Le point de vue de la FNAUT

1. La création des services SLO présente trois aspects positifs

- Elle a permis de combler des lacunes dans le système de transport collectif, diverses villes n'étant reliées entre elles par aucun service public auparavant.
- Elle a facilité la mobilité de la partie du public (ménages modestes, jeunes, certains seniors) qui accepte une perte de confort et de temps par rapport au train en échange d'un prix plus abordable (cependant les petits prix SNCF restent concurrentiels des prix du car).
- Le transfert modal depuis la voiture et le covoiturage (44 % de la clientèle en 2016, 36 % en 2017) est positif sur le plan environnemental.

2. Les inconvénients de l'apparition des services SLO sont notables eux aussi

- Ils fragilisent l'équilibre financier du rail, en concurrençant directement le train, surtout les TGV et les trains Intercités, et en obligeant SNCF Mobilités à proposer des petits prix pour résister à la concurrence (car et covoiturage).
- Dans les cars SLO, on trouve des automobilistes et covoitureurs mais aussi des usagers du rail, si bien que leur bilan énergie et carbone est globalement négatif.

3. Peut-on rendre plus vertueuse l'existence des cars SLO ?

- *Il faut tout d'abord que le car SLO paie ses coûts d'infrastructure (usure des routes et usage des gares routières) à travers une écotaxe indexée sur le kilométrage parcouru (hors autoroutes concédées) et le nombre de touchers de quais.*

Cette perspective est justifiée économiquement : les cars SLO constituent une offre purement commerciale ; le train paie des péages pour circuler sur les voies ferrées et utiliser les gares. Les camionneurs et les automobilistes devraient, eux aussi, être assujettis à une redevance routière.

La disparition de l'aide publique aux cars SLO impliquerait, à déficit constant, une hausse des tarifs de plus de 20 % et rendrait le train plus compétitif.

- Les dessertes par autocars SLO doivent être mieux intégrées dans les schémas de service public de transports et, en particulier, *mieux coordonnées avec les dessertes ferroviaires.*

- *Quant à SNCF Mobilités, elle peut résister plus efficacement à la concurrence des cars SLO en desservant mieux l'ensemble du territoire au lieu de concentrer son offre, y compris à bas coût, sur les grands axes radiaux au détriment des relations transversales.*

SNCF Mobilités aurait par ailleurs intérêt, tout en poursuivant sa politique d'offre à bas coût, à suivre l'exemple spectaculaire mais méconnu de la RENFE, son homologue espagnole, consistant en une réduction générale du prix du billet de l'ordre de 11 %, le gain de clientèle compensant la perte de recette unitaire (voir FNAUT Infos 241, page 4).

Jean Sivardière

Association Qualité Mobilité

Dépenses publiques occasionnées par les services librement organisés d'autocars (« cars Macron »)

Synthèse de l'étude



ADETEC

86 quai Féron 63150 La Bourboule

Tél. : 04 73 65 94 24

Contact : bcordier.adetec@orange.fr

www.adetec-deplacements.com

Plan de la présentation

Périmètre de l'étude	3
Offre, fréquentation et recettes	4
Part dans le trafic et les déplacements	5
Quantification des dépenses publiques	7
Reports modaux	10
Principales externalités	11
Comparaison avec les autres modes de déplacement	12
Conclusion et enjeux	14



Périmètre de l'étude

- Services librement organisés d'autocars (cars Macron), créés en août 2015.
- Tous les dépenses publiques, quelles qu'en soient la forme et la nature, qu'elles relèvent du droit ou d'une non application du droit.
- Les valeurs se rapportent à l'année 2016 et, quand les données sont disponibles, 2017.



Offre, fréquentation et recettes

	2016	2017	Evolution
Nombre d'opérateurs (au 31/12)	7	10	+ 3
Nombre d'opérateurs principaux (au 31/12)	3 (Eurolines/Isilines, Flixbus et Ouibus)	3 (idem)	=
Nombre moyen de communes desservies	183	237	+ 30 %
Distance parcourue (en autocars * km)	113 millions	97 millions	- 14 %
Nombre de voyages	6,2 millions	7,1 millions	+ 15 %
Longueur moyenne d'un voyage	339 km	315 km	- 7 %
Nombre de voyages * km	2,10 milliards	2,23 milliards	+ 6 %
Taux d'occupation	40 %	51 %	+ 26 %
Recettes HT	83 M€	104,6 M€	+ 26 %
Recette HT par voyageur pour 100 km	4,0 €	4,7 €	+ 17 %
Recette moyenne HT par autocar * km	0,76 €	1,08 €	+ 42 %

- Offre réduite et surtout optimisée en 2017.
- Fréquentation et recettes en hausse de 15 et 26 %.



Part dans le trafic et les déplacements

Trafic en véhicules * km

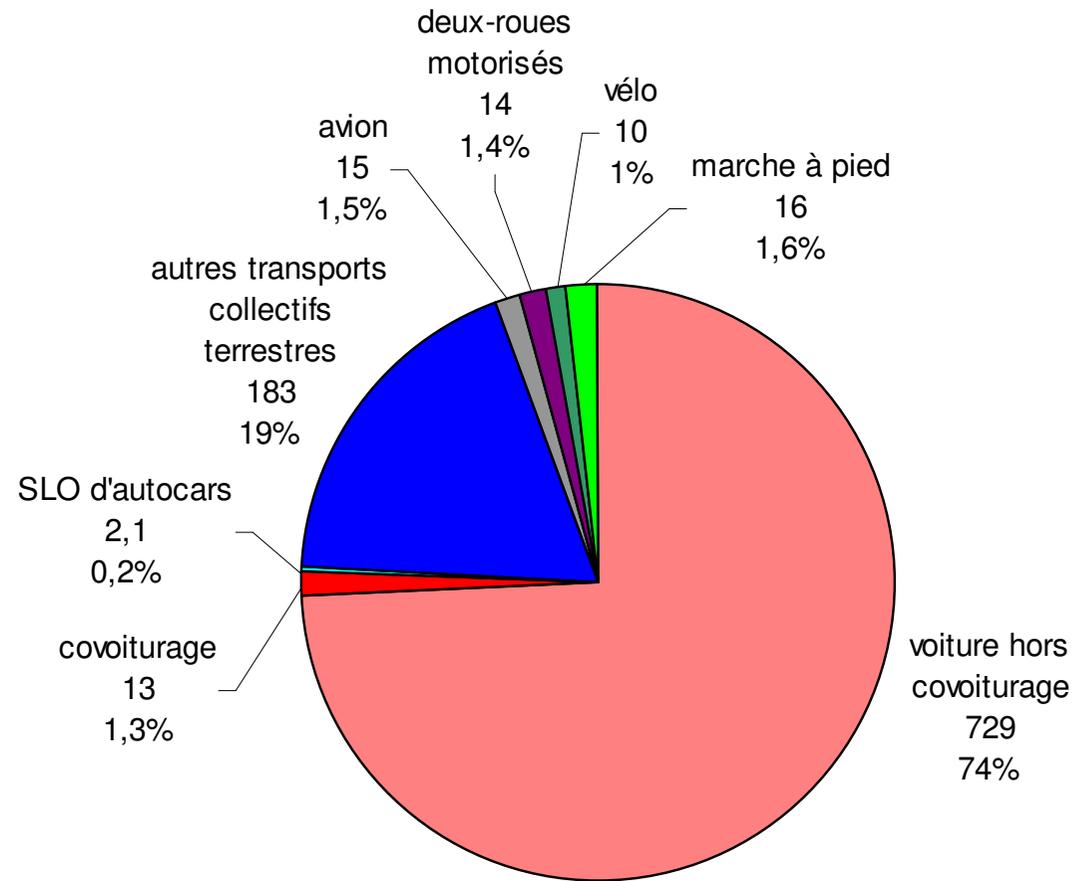
- 0,02 % du trafic total.
- 0,4 % du trafic poids lourds.

Déplacements de personnes en voyageurs * km

- 0,2 % des voyageurs * km totaux (cf. graphique page suivante).
- 0,6 % des voyageurs * km longue distance (+ de 80 km à vol d'oiseau).
- 1,1 % des voyageurs * km en transports en commun (courte et longue distance).



Milliards de voyageurs x km réalisés avec chaque mode de déplacement (2016)



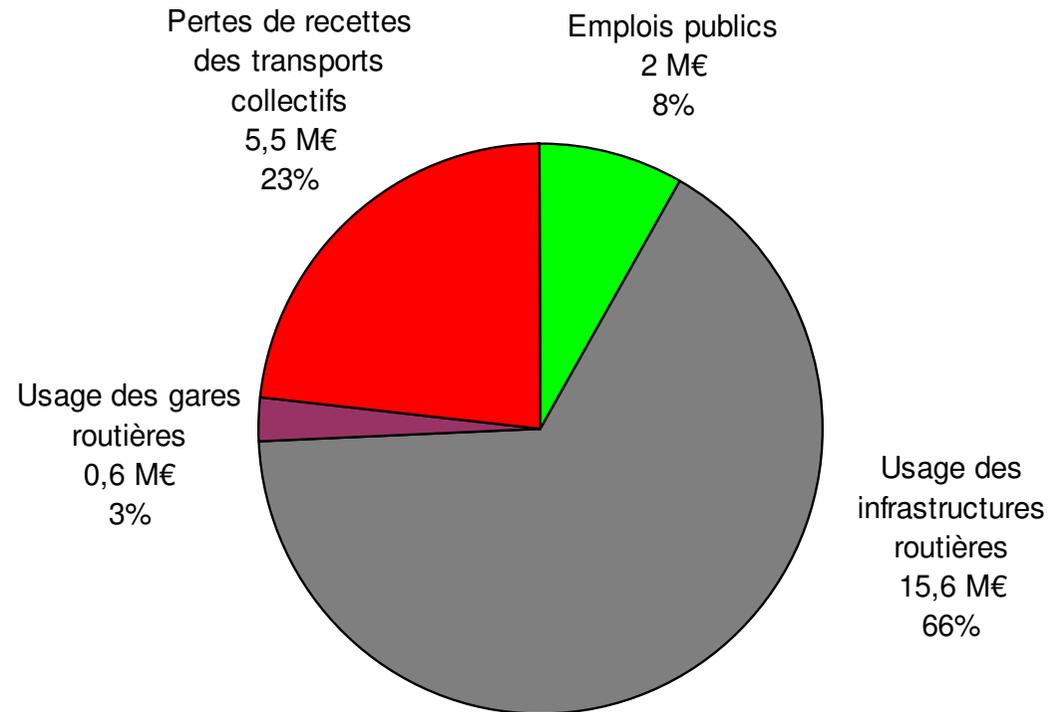
Quantification des dépenses publiques

Dépenses publiques : environ 24 M€.

	Etat et organismes rattachés	Régions	Départements	AOM	Total
Emplois publics	≈ 1,8 M€	≈ 0,2 M€	/	/	≈ 2,0 M€
Usage des infrastructures routières	≈ 11,7 M€	/	≈ 3,9 M€	/	≈ 15,6 M€
Usage des gares routières	/	Total ≈ 0,6 M€			≈ 0,6 M€
Pertes de recettes des transports collectifs	/	≈ 5,5 M€	/	/	≈ 5,5 M€
Total général	≈ 13,5 M€	≈ 10,2 M€			≈ 23,7 M€



Répartition par poste des dépenses et avantages publics en faveur des SLO d'autocars (2016)



- Postes les plus importants : 1) usage des infrastructures routières, 2) pertes de recettes des transports collectifs.

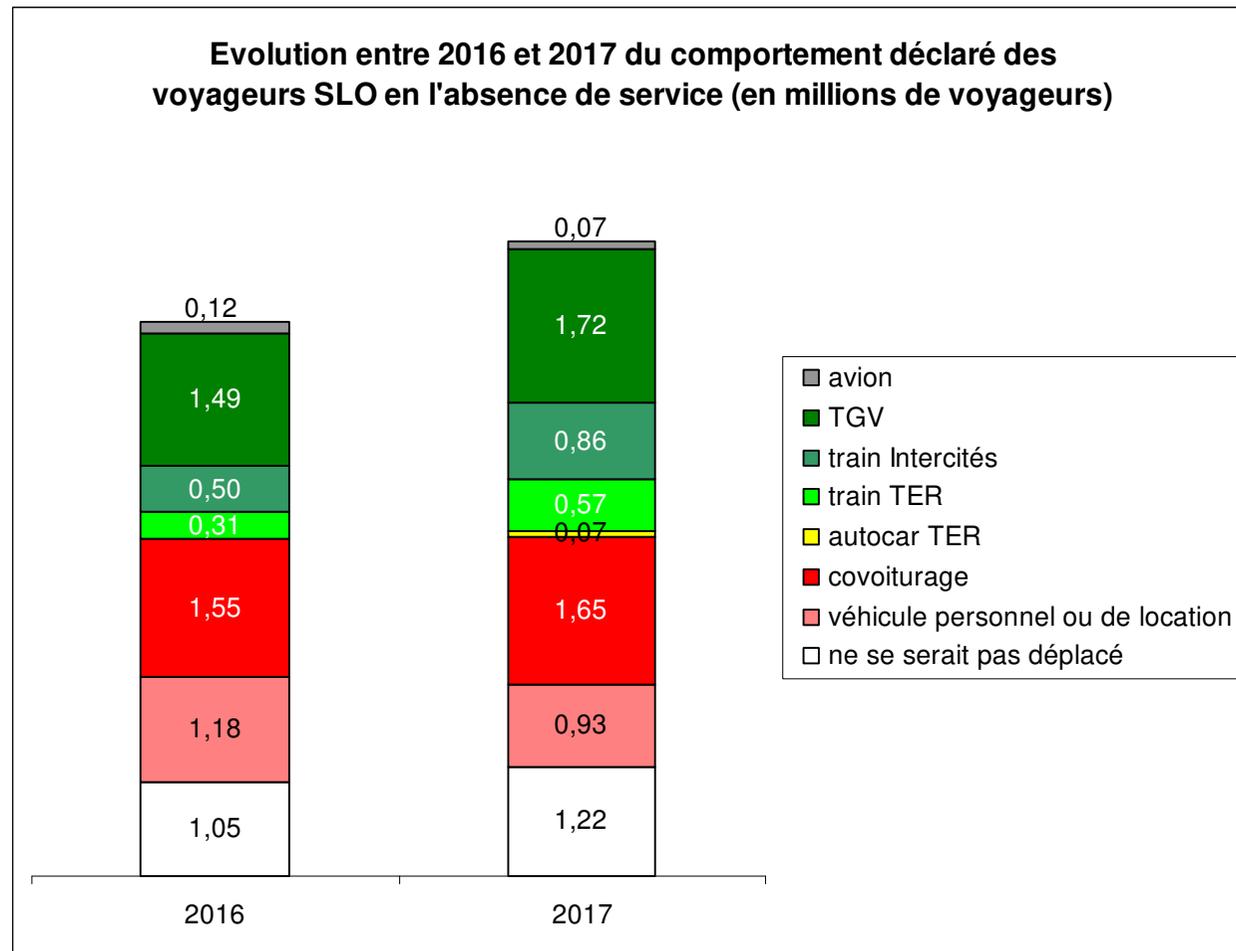
- Pertes de recettes restant à la charge de SNCF Mobilité : environ 54 M€.

Résultat 2017

- Dépenses publiques : environ 26 M€ (+ 11 %).
- Reste à charge de SNCF Mobilité : environ 67 M€ (+ 24 %).



Reports modaux



- 2016 : 17 % de déplacements induits, 37 % gagnés sur le train (2,3 millions de voyageurs) et 44 % sur la voiture.
- 2017 : forte hausse des reports modaux depuis le train (3,15 millions), baisse de ceux depuis la voiture.

Principales externalités

En tenant compte des déplacements induits et des reports modaux (comparaison avec / sans SLO).

CO₂

+ 21 000 tonnes en 2016 (+ 35 700 en 2017).

Coût : 0,9 M€ (1,7 M€).

Consommation d'énergie

+ 4 800 tonnes équivalent pétrole consommées en 2016 (+ 8 300 en 2017).

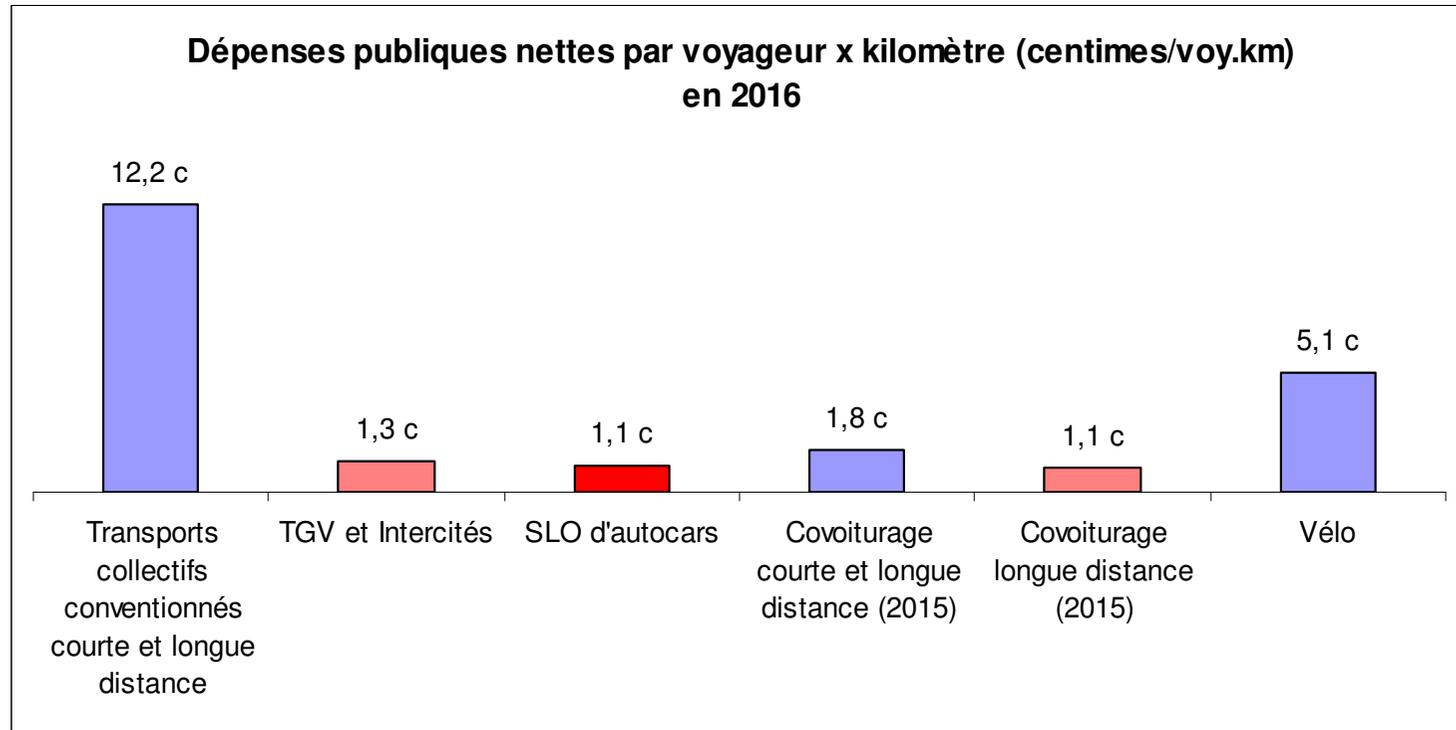
Accidents

1 tué, 30 blessés hospitalisés et 130 blessés légers évités en 2016.

Economie : 18,7 M€.

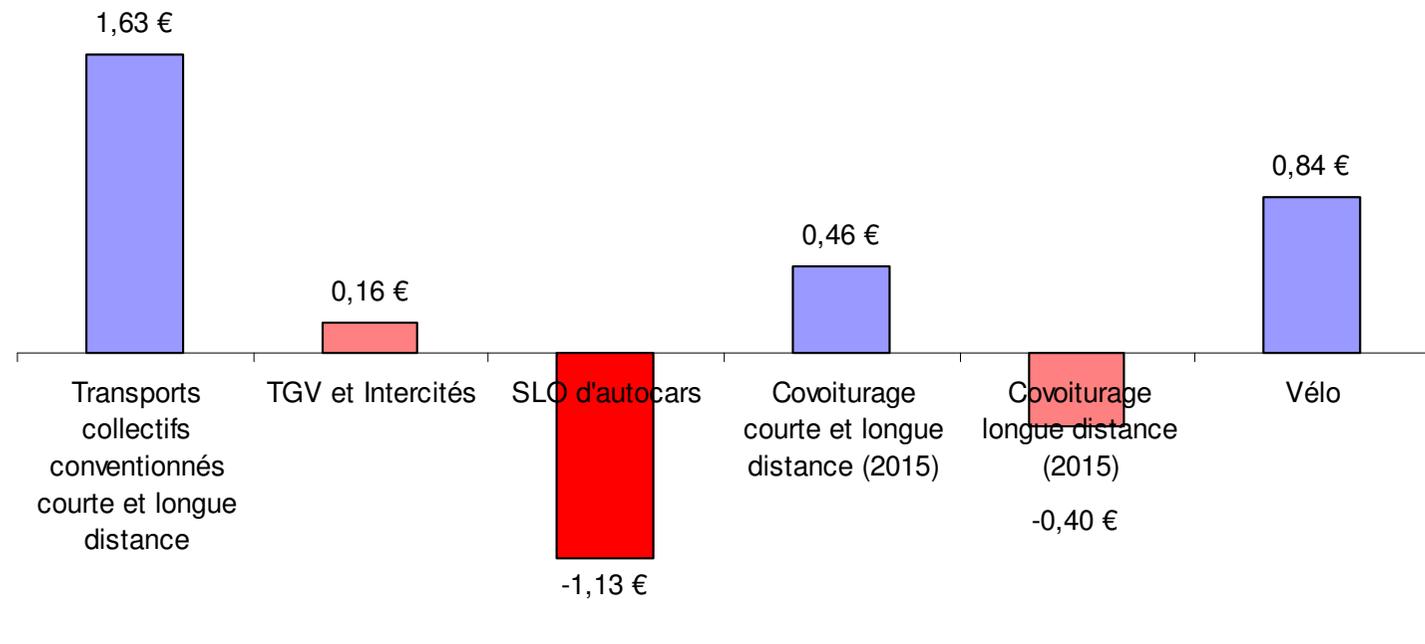


Comparaison avec les autres modes de déplacement



Longue distance (en rose sur le graphique) : dépense publique par voyageur * km du même ordre que pour le train et le covoiturage, alors que le train devrait être favorisé.

Dépenses publiques nettes par kg de CO₂ évité (€/kgCO₂) en tenant compte des reports modaux et déplacements induits générés par chaque mode



- Il y a davantage de CO₂ avec les SLO d'autocars que sans, donc l'argent public est, de ce point de vue, contreproductif.
- Inversement, les TGV et Intercités ont un bilan très positif avec une dépense publique très faible pour chaque tonne de CO₂ évitée.

Conclusion et enjeux

Principal enjeu : évolution de la clientèle des SLO

- Baisse des reports modaux depuis le train.
- Hausse des reports depuis la voiture, le covoiturage et l'avion.

⇒ Conséquences très positives en termes de développement durable

- Economiques : baisse des dépenses publiques, des pertes de recettes de SNCF Mobilités, du budget automobile des ménages et des coûts collectifs liés aux externalités.
- Environnementales : baisse des émissions de CO₂ et de la consommation d'énergie.
- Sociales : baisse du budget automobile des ménages, des accidents de la circulation et des nuisances pour les riverains des infrastructures routières et aériennes.



Merci de votre attention

Contact : Bruno CORDIER

ADETEC – Bureau d'études en transports et déplacements

86 quai Féron 63150 La Bourboule

Tél. : 04 73 65 94 24

Email : bcordier.adetec@orange.fr

www.adetec-deplacements.com

